

**An das Bundesministerium für Klimaschutz,  
Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie**  
Radetzkystrasse 2  
1030 Wien

EINGESCHRIEBEN

**Betr.: EDIKT des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (kurz: BMK - IV/IVVS4 [UVP-Verfahren Landverkehr]; GZ: 2021-0.117.157 vom 2. März 2021), kundgemacht am 9. März 2021 zu drei ÖBB-Strecken unter dem Titel "Attraktivierung der Verbindungsbahn".**

**Folgende Punkte sind Stellungnahme und APPELL gegen die vorliegende Planung, dzt. im UVP-Verfahren:**

### **1) Die Bahn-Querungen Veitingergasse und Jagdschlossgasse für PKW erhalten !**

Die Zufahrt für PKWs vom und zum Lainzer Kardinal König-Platz, zu Kindergarten, Schulen, Kirchen, Ärzten, Apotheke und div. Geschäften ist und bleibt Basis der Mobilität für die Hietzinger, denn

\*) die neu gebaute, große Überbrückung der Gleise mit Aufzügen - nur für Fußgänger und Radfahrer - ist keine Erleichterung sondern Erschwernis, besonders dann, wenn der Aufzug außer Funktion sein sollte oder Passanten nicht Lift fahren wollen. Menschen jeglichen Alters, Kinder mit Fahrrädern, Mütter mit Kinderwagen müssen auf zwei Seiten der Überbrückung über Stiegen klettern.

\*) Verkehrskonzept: Die Sperre der zwei Querungen für PKWs verursacht Verlangsamung und Stau für den Nahverkehr, anstatt nachhaltigen Gesamtverkehr zukünftig mit E-Mobilität zu ermöglichen.

\*) Unser Klima eignet sich nicht für Rad- und Fußwege in den meisten Monaten des Jahres für Menschen vom Kindergarten- bis zum hohen Seniorenalter.

Besser wäre: Unterführung (od. Überplattung, bei Bahn-Tieflage) für PKWs, Fahrräder und Fußgänger, zur Erreichbarkeit aller Einrichtungen beidseits der Bahntrasse; ev. Einbahnen Veitingergasse u. Jagdschlossgasse, für PKWs, Fahrräder und Fußgänger.

### **2) Prüfung der ÖBB-Planung betr. Personenverkehr und Güterverkehr auf der Strecke**

Dokument: zwei Tabellen (Nr. 11 und Nr. 12) in der "**Umwelt-Verträglichkeits-Erklärung**" der ÖBB Infrastruktur AG (erstellt vom Ingenieurbüro Pistecsky), Seiten 41 bis 45: Die Überschrift zu diesem Punkt "1.2.1." lautet "BETRIEBSPROGRAMM".

Die beiden Tabellen haben 8 Zeilen (entsprechend den Strecken-Abschnitten bzw. Abzweigungen) und 6 Spalten ("*Schnellzüge*", "*Eil- u. Regionalzüge*", "*Ferngüterzüge*", "*Nahgüterzüge*", "*Dienstzüge*" und dann "*Gesamtsumme*"), wobei die 6 Spalten jeweils in TAG (06:00 - 19:00 Uhr) - ABEND (19:00 - 22:00 Uhr) - NACHT (22:00 - 06:00 Uhr) gegliedert sind. Auf S. 42 lautet die Tabelle 11 : "Betriebsprogramm Bestand Fahrplan 2018"; auf S. 44, Tabelle 12 : "Betriebsprogramm 2025+ inkl. Bemessungsgrundlage für Lärm- und Erschütterungsschutz".

In der 6. Zeile (*Abzw Hf1 - Maxing*) sind für 2018 neun "Ferngüterzüge" angegeben, für 2025+ sind es 55 (fünfundfünfzig !) Ferngüterzüge pro Tag.

Geteilt auf die 24 Stunden pro Tag: 2018: Tag: 3, Abend: 1, Nacht: 5; 2025+ : Tag: 26, Abend: 12, Nacht: 17.

Bei den örtlich zulässigen Geschwindigkeiten (Höchstgeschwindigkeiten für die unterschiedlichen Zuggattungen, für "Ferngüterzüge": max. 100 km/h), Zuglängen und geplanten Stationen ist ein "15 Minuten-Takt" der Schnellbahn nicht möglich. [Auf S. 63 gibt die Tabelle 30 die "*Durchschnittliche Zuglänge in [m]*" für Ferngüterzüge mit 550 an.]

Die mündliche Aussage eines Herrn der ÖBB (GB Projekte Neu-/Ausbau, Projektleitung Wien-Süd, am 26. Mai 2020), in der Nacht fahren keine Züge, stimmt nicht - wie eben auch aus dem Dokument (oben) zitiert. Wir hören bis zur Gobergasse 35 einen Güterzug auch um 02.00 Uhr nachts.

### **3) Klärung mit Stadt Wien: Zustimmung aus 2016 erwähnt „Güterverkehr“ mit keinem Wort**

Lt. beider Übereinkommen zwischen der Stadt Wien und der ÖBB-Infrastruktur AG, einstimmig am 29. Juni 2016 im Wiener Gemeinderat beschlossen (zu 01698-2016/0001-GFW; MA5, P 30), ist dies die Basis für die ÖBB-Planungen. Doch im Inhalt gibt es absolut keinen Hinweis, keinerlei Erwähnung über das Aufrüsten der Strecke für den GÜTERVERKEHR zu lesen.

Zitiert aus einem Dokument der Stadt Wien (GZ: MA 5-38915-2016-37 vom 23.05.2016, S. 3, 3. Abs.) *"Die dargestellten Maßnahmen stellen eine Grundvoraussetzung für die durchgängige Etablierung eines 15-Minutentaktes zwischen Hütteldorf und Meidling dar und sind somit wesentlicher Mosaikstein der im Rahmen des >Fachkonzepts Mobilität< priorisierten S-Bahn Verbindung Hütteldorf - Stadlau (West-Ost-Tangente), welche sich durch besonders attraktive Umsteigeknotenpunkte mit den Wiener Linien auszeichnet."* Und es handelt sich um einen "... nahverkehrsgerechten Ausbau der Verbindungsbahn..."

**In der UVP ist die Prüfung der Frequenz der Züge eine ganz stichhaltige „Einwendung“. Jetzt handelt es sich nicht um eine „Attraktivierung der Verbindungsbahn“ sondern um einen Ausbau für eine Güterverkehrsstrecke.**

Diese Punkte 2) und 3) sind auch in der ergänzenden Stellungnahme vom Verein Gedenkstätte Gustav Klimt enthalten.

### **4) Stadtbildschutz**

Hochlage der Gleise, Bahnhöfe und Überbrückungen sind moderne Riesenbauten mitten im historisch gewachsenen Wohngebiet. Umweltschutz ist Menschenschutz.

**Wir protestieren gegen die vorliegende Planung, besser wäre: offene Tieflage. Sie erspart Hochbauten und Lärmschutz, sie entspricht den Prioritäten der gegenwärtigen Finanzlage der Republik und der Stadt. Sie erleichtert die Beibehaltung der Querungen Veitinger- u. Jagdschlossg.**

Die in diesem Schreiben genannten Informationen und Dokumente betr. ÖBB Planungsunterlagen sind wohl richtig. Unsere Betroffenheit ist somit gerechtfertigt und deutlich untermauert, wir erwarten von der UVP, dass unsere Argumente berücksichtigt werden.

Hochachtungsvoll